
SPORT
Nr. 5
1 MAJ
1931 r.
J. SKONIEWSKI
WODNY

XII SEJMIK WIOŚLARSKI

W dniu 12 kwietnia b. r. w Warszawie w Warszawskiem Towarzystwie Wioślarskiem w sali balowej przy ul. Foksal 19 odbył się XII Sejmik Wioślarski.

Wyjednanie przez Zarząd P. Z. T. W. sali balowej udekorowanej flagami klubów na obrady XII Sejmiku Wioślarskiego było posunięciem zasługującem na uznanie.

„Plon niesiemy, plon, gospodarzom w dom", temi słowy można scharakteryzować pracę sportową klubów z jednej strony, oraz pracę organizacyjną Zarządu P. Z. T. W. z drugiej, za okres sprawozdawczy. Zdobycie tytułu po raz pierwszy **Mistrza Europy** przez polskich wioślarzy w Leodjum, sukcesy w Antwerpji, dalekie wyprawy turystyczne — wreszcie przygotowanie przez Zarząd P. Z. T. W. nowego statutu P. Z. T. W., który zastąpił przestarzały już statut z 1919 roku, opracowanie Regulaminu Spraw Wioślarstwa Kobiecego i poprawienie Regulaminu Turystycznego — oto plon sumiennych prac Związku.

Sejmik zagaił o godz. 11-ej dh. M. Juszkiewicz. Powitał zebranych w imieniu Zarządu P. Z. T. W. i poinformował, że wobec choroby, prezes, mecenas Józef Radwan i wiceprezes inż. Alfred Loth w Sejmiku udziału nie wezmą, jak również wiceprezes Zygmunt Musiał, który nadesłał zawiadomienie listowne.

Po krótkiem powitaniu, w którem podkreślił zasługi położone dla sportu wioślarskiego przez Klub Wioślarski z roku 1904 w Poznaniu, złożył wyrazy uznania temu Klubowi za owocną pracę, co całe zebranie przyjęło oklaskami.

Na przewodniczącego obrad powołano dh. J. Bojańczyka. Sejmik odbył się przy udziale delegatów 22 klubów i zaproszonych gości z zaprzyjaźnionych instytucyj.

Przemówienie powitalne wygłosił wiceprezes W. T. W. dh. dr. Ślaski.

Dh. Gędziorowski przy odczytywaniu sprawozdania ogólnego, przytoczył z jednego z pism zagranicznych artykuł p. Fioroniego, prezesa F. I. S. A., gdzie podkreśla on świetną organizację Mistrzostw Europy w Bydgoszczy. Zaznaczyć tu należy, że niemilknące echo pochwał z okazji organizowanych przez nas Mistrzostw Europy obija się mile o uszy naszych delegatów przy każdem zetknięciu się z delegatami innych krajów na terenie międzynarodowym.

Następnie dh. Gędziorowski przedstawił dalszy rozwój Związku, który obecnie liczy 50 klubów.

Sprawozdanie finansowe odczytał dh. Juszkiewicz. Główną pozycję bilansu obejmują zaległe składki członkowskie Towarzystw, co stawia Związek w trudnej sytuacji finansowej. Referent więc zwrócił się z apelem do zebranych, aby Towarzystwa uregulowały swe składki. Następnie kolejno odczytali sprawozdania swych referatów kapitan sportowy P. Z. T. W. Eugenjusz Lenartowicz, referent turystyki W. Grzelak i Kożuchowska, oraz przedstawiciel Komisji Rewizyjnej.

Przy odczytywaniu Kalendarza Sportowego na rok 1931 kapitan sportowy dh. Lenartowicz wyjaśniał pewne przesunięcia, które muszą nastąpić z powodu wczesnego terminu Mistrzostw Europy w Paryżu. Otwarcie przystani wioślarskich we wszystkich klubach jednocześnie naznaczono po dyskusji na pierwszą niedzielę po 3-cim maja. W programie regat związkowych wprowadzono bieg czwórek półwyścigowych dla osad wojskowych w pierwszym dniu regat i bieg czwórek wyścigowych w drugim dniu.

W dalszym toku obrad zatwierdzono przedstawiony przez Zarząd preliminarz budżetowy na r. 1931, poczem przystąpiono do zatwierdzenia regulaminów: regatowego, turystycznego i Komisji Wioślarstwa Kobiecego.

Poszczególni referenci przedstawili zebranym projekty regulaminów z poprawkami Zarządu.

Po wprowadzeniu pewnych zmian przyjęto Regulamin Turystyczny i Regulamin Komisji Wioślarstwa Kobiecego.

Na walnem zebraniu delegatek Klubów i Sekcyj kobiecych w przeddzień Sejmiku, w dn. 11.4.31 do Komisji Wioślarstwa Kobiecego zostały wybrane: na przewodniczącą dhna dr. A. Jurjewiczówna, na członkinie Komisji: Eugenja Hryniewiczówna, Poznań, Halina, Kożuchowska,



Fragment wyścigu ósemek półwyścigowych „przez Paryż", wygrany przez osadę Policji. Z lewej strony widoczna katedra „Notre - Dame".

Janina Płoska, Zofja Dobkiewiczówna — Warszawa, Wanda Sommerówna, Bydgoszcz, Janina Kłobukowska, Kalisz, i Halina Chrzanowska, Warszawa. Dla delegatki klubów wioślarskich z Wilna zarezerwowano 1 miejsce. Na delegatki do Zarządu P. Z. T. W. wybrano dhnę Halinę Kożuchowską i Janinę Płoską.

Zkolei przystąpiono do Regulaminu Regatowego. Wobec tego, że regulamin ten, uchwalony na ostatnim Sejmiku, jest dostatecznie żywotnym, wnioski klubów w sprawie pewnych zmian, prezydjum Sejmiku postanowiło traktować jako dezyderaty do zmiany regulaminu na przyszły Sejmik.

Wreszcie przystąpiono do najważniejszego punktu porządku dziennego — zatwierdzenia Statutu P. Z. T. W. Wobec tego, że delegaci byli zapoznani ze statutem, dyskusję przeprowadzono tylko nad §§, budzącemi zastrzeżenia.

Do zalegalizowania nowego statutu P. Z. T. W. u władz państwowych, Sejmik upoważnił dh. A. Lotha i B. Gędziorowskiego z prawem dokonania poprawek na żądanie władz.

W ten sposób został uchwalony oddawna oczekujący zmian statut P. Z. T. W. Jest to największy owoc obrad XII Sejmiku Wioślarskiego, owoc, którego doniosłe skutki zdołamy odczuć w przyszłej pracy.

Do Komisji Rewizyjnej powołano w poprzednim składzie pp. Pogorzelskiego, Wieruckiego i Kaniewskiego oraz na zastępców wybrano p. Kłobukowską i p. Perkowskiego.

We wnioskach Zarządu uchwalono:

1) określić składkę członkowską Związku w wysokości zł. 1 od każdego członka rocznie, aż do odwołania.

2) Wybrać członków Sądu Wioślarskiego, przewidzianego nowym statutem. W skład tego Sądu weszli: dh. Siemiątkowski, Bojańczyk i Garstecki.

3) W związku ze zbliżającą się Olimpjadą w 1932 r. uchwalono, aby Komitety Międzyklubowe i Towarzystwa w miarę możności przyczyniły się do zasilenia funduszu Olimpijskiego przez opodatkowanie na rzecz Olimpjady niektórych imprez, jak wianki, wieczory sportowe, przedstawienia i t. d. Niezależnie od tego Sejmik ustanawia na fundusz Olimpijski podatek w wysokości 20 gr. od każdego biletu wejścia na wszystkich regatach nie wyłączając Związkowych aż do odwołania.

Wnioski Bydgoskiego Klubu Wioślarek o wprowadzenie stałego startu dla pań na Regatych Związkowych; Oddziału Wioślarskiego Sokoła Krakowskiego o rozsyłaniu przed każdym Sejmikiem do członków P. Z. T. W. wykazów zadłużenia z tytułu składek wszystkich Towarzystw.

Pod koniec obrad zabrał głos prezes Klubu Wioślarskiego z 1904 r. dh. Wł. Stopa. W krótkiem przemówieniu do kapitana sportowego dh. Lenartowicza podkreślił jego pożyteczną działalność sportową i dziękował za troskliwą, iście ojcowską opiekę nad załogami polskiemi, startującemi w ubiegłym roku zagranicą. W dowód uznania wręczył w upominku pamiątkowy album jubileuszowy Klubu Wioślarskiego z 1904 r.

Przewodniczący, zamykając Sejmik o godz. 16.40, podkreślił doniosłość przeprowadzonych uchwał i podziękował zebranym za liczny udział.

Zygmunt Sawicki.

REGATY WIOŚLARSKIE JAKO WIDOWISKO

Zawody sportowe dawno przestały być tajemniczem misterjum, dostępnem tylko dla wtajemniczonych, o ile takiem kiedykolwiek były. Oprawą każdych zawodów jest zbiorowisko ludzi, którzy przeżywają niejako pomniejszenie emocji gracza czy zawodnika, o ile nie przeżywają emocji totalizatora. Dużo ludzi chodzi na zawody, bo znajdują przyjemność w oglądaniu wyczynów sportowych, momentów walki i zwycięstwa swego faworyta lub klęski swej antypatji. Lecz dużo ludzi chodzi na zawody tylko dlatego, że są one włączone do programu życia towarzyskiego. Tak jest z zawodami hippicznemi, wyścigiem samochodowym czy turniejem tenisowym. Innego rodzaju zawody sportowe jeszcze nie należą w 100% do życia high life'u, ale nie można sobie wyobrazić mieszkańca Bydgoszczy, któryby nie był na regatach związkowych, lub mieszkańca Krakowa, któryby nie interesował się matchem Cracovia — Wisła. Na regaty Cambridge — Oxford przychodzi król angielski, a w najgorszym razie książę Walji, turniejowi w Wibledon przypatruje się cała elita towarzyska Anglji. Regaty w Henley gromadzą także wytworną publiczność, aczkolwiek między widzami dużo jest takich, którzy pytają: dlaczego ta łódź nazywa się ósemka, skoro siedzi w niej dziewięciu. I zawody sportowe, które w dawnych czasach, kiedy 100% amatorstwo miało jedynie dostęp do sportu, widza zasadniczo lekceważyły, bo jeśli zawodnik pokrywał wszelkie wydatki sportowe, to pocóż były potrzebne pieniądze z biletów wstępu. A teraz, gdy sport stał się własnością ogółu, kiedy udostępniono go także niezamożnej młodzieży, zwracając jej koszty podróży na zawody czy zakupując niezbędne przyrządy sportowe, dochód z zawodów przestał być rzeczą obojętną, a wprost przeciwnie, znaleźli się ludzie, którzy z tych zawodów starali się wyciągnąć jaknajwięcej pieniędzy na prywatny użytek. Dzisiaj sportu zawodowego nie można sobie przecież wyobrazić bez tych setek tysiący widzów, którzy się zawodom przyglądają.

Z chwilą, gdy na zawodach sportowych zaczęło się robić interesy, tak jak to robią managerzy amerykańscy, trzeba się było o tego widza tak starać, jak kupiec stara się o stałego odbiorcę. Dlatego stara się o najlepszą drużynę footbalową na dzień świąteczny, dlatego stara się o jaknajwiększy zjazd osad wioślarskich na regaty. Bo widz może przyjść na zawody, gdzie startuje dwóch trzeciorzędnych zawodników, ale jeśli raz się tak zrazi, to drugi raz nie przyjdzie. Mało tego widz, jeśli przyjdzie musi mieć za swoje pieniądze nietylko prawo oglądania zawodów, ale musi mieć gwarantowane, że te zawody będzie dobrze widział i będzie wygodnie siedział przez te parę godzin. Dlatego budujemy ogromne trybuny, z coraz to nowemi udogodnieniami, a budowa nowożytnego boiska jest nie do pomyślenia bez odpowiednich urządzeń dla widzów, a więc oprócz trybun, także odpowiednich wejść, bufetów, szatni i t. p.

Rzecz ta jest bardzo skomplikowana w wioślarstwie. Na regatach, gdzie tor jest prawidłowo prosty, widz jest w możności w najlepszym razie obserwować bieg na przestrzeni ostatnich kilkuset metrów, w innych warunkach ogląda go podczas ostatnich sekund. Oczywiście za takie zawody nikt chętnie większej sumy nie zapłaci. W trosce o dobro publiczności poszły początkowo najdalej miasta

szwajcarskie i północne włoskie, które posiadają liczną i bogatą klientelę uzdrowiskową. Dla tych państwa puszczono na olbrzymich zresztą jeziorach parowe statki o pojemności kilkuset gości, z pokładu którego można obserwować jeśli nie cały bieg, to większą jego część, zależnie od tego jaką szybkością statek rozporządza. Faktem jest jednak, że taki statek jest przekleństwem dla zawodników, zwłaszcza dla tych, którzy wylosowali tory w pobliżu statku, gdyż żegluga parowca obok maleńkiej łodzi wyścigowej nie stwarza dla tej ostatniej idealnych warunków dla zawodów. Dlatego np. za biegiem Cambridge — Oxford jedzie kilka parowców i łodzi motorowych, ale bieg ich musi być regulowany według łodzi arbitra, której nie wolno im prześcignąć. Oczywiście w ten sposób strona widowiskowa traci na tem, zyskuje natomiast sam sport. Jest to stanowisko jedynie właściwie. U nas taki system oglądania zawodów jest nieznany, gdyż tereny, któremi dysponujemy są za szczupłe na to, aby pomieścić zawody i publiczność razem. Znamy natomiast inną rzecz. Każdy, kto oglądał zawody sportowe wioślarskie w Warszawie, a więc stolicy państwa, to musiał zauważyć jedną rzecz. Mianowicie do południa, kiedy niema publiczności, (wogóle schodzi się jej niewiele), to na rzece jest spokój. Z chwilą jednak, gdy pierwsza osada wynosi łódź na wodę, zaczynają się dziać cuda. Odrazu wyjeżdża conajmniej dziesięć żaglówek. Stosownie do przepisów wodno - drogowych każda łódź o popędzie innym jak żagle obowiązana jest ustępować z drogi żaglówkom. I róbże tu człowieku zawody, jak na torze jest dziesięć żaglówek, a żaden z kapitanów tych okrętów nie pomyśli, że w ten sposób sprzeciwia się ideologji sportowej, której mieni się zażartym wyznawcą. To mało. Po pierwszym biegu pojawia się hydroglisseur, który przepełnia powietrze jazgotem motoru, który nie zawsze chce popychać łódź naprzód, oraz pięć motorówek z przyczepnemi motorkami, które dopełniają koncertu. Nakoniec w momencie najważniejszego biegu przejawia się na widowni nowy aktor, a mianowicie rozebrany pan byle pani na aquaplanie, którym chce się pochwalić zebranej publiczności. Pod koniec zawodów wjeżdża na tor jeszcze parowiec spacerowy z dancingiem, wskutek czego bieg musi być przełożony na później i dokonuje się w mroku. Oczywiście jest to swoisty system oglądania zawodów i zawodników z bliska. Zyskuje się na tem wiele, bo nie płaci się biletu wstępu, pokazuje się znajomym, że dysponuje się łodzią motorową, żaglową lub czemś podobnem, a ponadto widzi się zawodników czasem bardzo blisko, gdy pływają obok przewróconej, przez skłócone fale od motorów, łodzi.

Trzebaby się zastanowić nad tem, aby te warunki naszych regat zmienić. Zagranicą pomyślano o tem wcześniej. Od kilku lat w Ameryce funkcjonują przy ważniejszych regatach pociągi wzdłuż toru regatowego. Na wagonach zbudowane są trybuny dla setek o ile nie tysięcy ludzi, a szybkość pociągu dostosowana do szybkości współzawodniczących łodzi. I ciekawe, że tak rzeka jak i tor pociągu zamknięte są dla innych osobników niż zawodnicy i arbiter na wodzie a pociąg widowiskowy na brzegu. I dobrze jest. Łodzie i parowce obowiązane są stać po obu brzegach rzeki i niewolno im wjeżdżać na tor. I stoją, nikt nie usiłuje nawet złamać tego przepisu, bo wie doskonale, że w ten sposób przeszkadza zawodnikom.

Gdzieniegdzie u nas w dbaniu o zainteresowanie publiczności wpada się w drugą ostateczność, a mianowicie w przerwach między jednym a drugim brzegiem urządza się takie rozrywki, jak bieg pływacki na 100—200 m. itp.

Jest rzeczą zrozumiałą, że widz, który przynosi na zawody swoje pieniądze i swoje zainteresowanie, o ile nie coś więcej, powinien wzamian za to dostać coś, niemniej jednak trzeba pamiętać o głównej rzeczy w danym wypadku i nie poświęcać jej na rzecz fikcji. Konieczne jest i tutaj wypośrodkowanie, tak aby nikt szkody nie ponosił.

W Polsce powinniśmy także pomyśleć o udostępnieniu naszej publiczności jak najlepszego oglądania regat, czem zyskamy sobie napewno nowych zwolenników.

Wł. Długoszewski.



Włoch Dacco Larros na swej motorówce osiąga szybkość 84.6 klm. na godzinę na jeziorze Garda.

ZE SPRAW TURYSTYKI WODNEJ

Jedno z zadań Referatu turystycznego P. Z. T. W., a mianowicie prowadzenie miarodajnej statystyki ruchu turystycznego na rzekach polskich, natrafia na poważne trudności, wskutek tego, że zarówno poszczególni wioślarze, jak i kluby, nie stosują się do Regulaminu turystycznego i przeważnie ani nie meldują zamierzonych wycieczek przed ich rozpoczęciem, ani też nie składają sprawozdań po ich ukończeniu. Zawiadamianie Związku uważane jest widocznie za wysiłek nieprodukcyjny. Nasi turyści wodni, zapewne przez skromność, snują się szlakami rzek bez rozgłosu, prawie że ukrywają swe wędrówki, to też w większości wypadków, wiadomości o nich docierają do czynników zainteresowanych bądź przypadkowo, bądź też nie docierają wcale. W tych warunkach, rejestr wycieczek z całego roku, sporządzany zazwyczaj przez Referat, bynajmniej nie może być uważany za kompletny.

Na pierwszem miejscu takiego rejestru z roku 1930 figuruje imponująca wycieczka z Poznania przez Berlin i Paryż do Hawru, odbyta pod flagą mistrzowskiego Klubu Wioślarskiego z roku 1904 w Poznaniu, który tym wyczynem i w dziedzinie turystycznej znacznie zdystansował pozostałe kluby wioślarskie. Jak wiadomo, wspaniała ta wędrówka trwała 58 dni, a długość jej trasy wyniosła 3.114 kilometrów obrachunkowych, odbyli ją w łodzi klepkowej na cztery krótkie wiosła wioślarze: Roman Gromadziński, Tadeusz Kajkowski i Ignacy Wachowiak. Była to właściwie jedyna wycieczka, z której zostało przesłane do Związku, i to w czasie właściwym, wzorowe sprawozdanie, z cyklem zdjęć fotograficznych i z mapą przebytego szlaku. Zarząd PZTW. na wniosek Referatu, uznał tę wycieczkę za najwybitniejszą z pośród odbytych w sezonie ubiegłym i nadał jej uczestnikom, jak również Klubowi „04" doroczny, regulaminowy dyplom turystyczny.

Druga wielka wyprawa wodna zagranicę odbyła się pod flagą Akademickiego Związku Sportowego w Wilnie. Jej trasa długości ponad 3.000 kilometrów, wiodła Orawą, Wagiem, Dunajem i morzem Czarnem do Konstantynopola. Odbyli ją trzema kajakami wioślarze: Wacław Korabiewicz i Czesław Leśniewski (do Stambułu), oraz Antoni Bohdziewicz, Antoni Czerniewski, Tadeusz Szumański i Bogumił Zwolski (do Constancy). Zarząd PZTW., zgodnie z par. 24 Regulaminu turystycznego, postanowił wyróżnić i tę wycieczkę, a to ze względu na jej wybitne walory propagandowe, nadając jej uczestnikom, oraz AZS.-owi w Wilnie dyplomy turystyczne.

Poza temi dwoma odznaczonemi wycieczkami, odbyły się jeszcze trzy zagraniczne wędrówki wodne polskich wioślarzy, a mianowicie: 1) Seretem, Prutem, Dunajem i morzem Czarnem do Constancy. Uczestnicy: członkowie klubów W. K. S. „Żoliborz", Wojskowego Klubu Wioślarskiego i AZS. Warszawa w liczbie 10. Typy i liczba łodzi: cztery składaki dwuosobowe i dwa kajaki jednoosobowe. Długość trasy: około 1.000 klm. Czas trwania wycieczki trzy tygodnie.

2) Orawą, Wagiem i Dunajem do Belgradu, na Zlot Sokołów, dwoma składakami Oddziału Wioślarskiego „Sokoła" w Krakowie. Należy dodać nawiasem, że Referat tur. PZTW. nie otrzymał z tych wycieczek żadnych sprawozdań, oraz

3) Wełtawą, od Budziejowic do Pragi, pod flagą Klubu Wioślarskiego „Wisła" w Warszawie.

Z pośród wycieczek krajowych, dotarły do Referatu wiadomości o następujących:

1) Klub Wioślarski w Toruniu. Wycieczka Oświęcim — Gdańsk w 17 dni, dwójką podwójną turystyczną.

2) Sekcja Wioślarska Towarzystwa Koleżeńskiego Agrotechniki w Czernichowie. Wycieczka dwoma kajakami własnej budowy z Czernichowa Wisłą do Gdańska w 35 dniach..

3) Towarzystwo Wioślarskie w Łomży. Z Równego do Gdyni, szlakiem Horyni, Prypeci, Jasiołdy, Szczary, Niemna, Narwi i Wisły. Typ łodzi: kanadyjka. Uczestnicy: bracia Kraszewscy. Wycieczka ta przyłączyła się na Wiśle do spływu polsko - czeskiego.

4) Towarzystwo Wioślarzy „Polonja" w Poznaniu. Wycieczka z Poznania do Konina i z powrotem, dwójką podwójną turystyczną.

5) Klub Wioślarski „Wisła" w Warszawie. Wycieczki: Bzurą z Łęczycy do Wyszogrodu w cztery dni, składakiem dwuosobowym, Bugiem z Brześcia do Gąsiorowa, dwoma składakami dwuosobowemi w trzy dni, Przemszą i Wisłą z Mysłowic do Warszawy, składakiem, wreszcie — Wisłą z Warszawy do Gdańska, dwójką podw. tur., łącznie ze spływem polsko - czeskim.

Bardzo żywotną działalność rozwinęło w sezonie ubiegłym Koło Turystyczne W. T. W., liczące 173 członków i stanowiące niewątpliwie najpoważniejszą placówkę turystyczną w wioślarstwie. Obfity plon wycieczkowy Koła, pracującego pod przewodnictwem nacz. E. Vettera, obejmuje następujące wędrówki: 1) Z Ostroga do Warszawy w 35 dni, dwójką podw. tur. Trasa dość trudna, częściowo po raz pierwszy przebyta przez wioślarzy, przy bardzo niesprzyjających warunkach atmosferycznych. 2) Ze Słonima przez Modlin do Tczewa w 22 dni. 3) Trzy wycieczki ze Słonima do Warszawy, odbyte w różnym czasie. 4) Z Halicza do Zaleszczyk składakiem. 5) Z Krakowa do Nieszawy, składakiem. 6) Z Sulejowa nad Pilicą do Warszawy, składakiem. 7) Z Przedborza nad Pilicą do Warki, składakiem. 8) Z Brześcia do Zegrza, składakiem. 9) Z Warszawy do Wyszkowa i z powrotem. Pozatem odbyły się dwie wycieczki z Kazimierza do Warszawy, z udziałem 28 wioślarzy na 7-miu łodziach, wycieczka do Płocka, z udziałem 20 wioślarzy na 6-ciu łodziach, oraz wycieczka do Włocławka, z udziałem 28 wioślarzy na 5-ciu łodziach. Odbyły się również wycieczki pojedyńcze do Torunia, do Gdyni, do Jastarni i cały szereg wycieczek pomniejszych, przekraczających jednak 100 klm. obrachunkowych; w spływie polsko-czeskim wzięło Koło najliczniejszy udział, zgłaszając 13-tu wioślarzy na 4-ch łodziach. 25-ciu członków zostało odznaczonych przez Komisję Koła bądź srebrnemi, bądź też bronzowemi żetonami za przejechanie określonej regulaminem wewnętrznym Koła, liczby kilometrów. Turystyczną nagrodę przechodnią, wewnętrzno - klubową, ufundowaną przez Koło z okazji 50-cio lecia WTW., zdobył wioślarz Bolesław Zieleniewski, który przepłynął w sezonie rekordową liczbę 2.016 klm. Drugie i trzecie zkolei miejsca zajęli: Rylski i Młynarski, którzy przepłynęli ponad 1.750 klm. W uznaniu tej ożywionej działalności. jak również w uznaniu za wieloletnie zasługi WTW. w dziedzinie turystycznej, Zarząd PZTW. na wniosek Referatu, postanowił nadać Warsz. Towarzystwu Wioślarskiemu dyplom turystyczny.

Wręczenie wszystkich dyplomów turystycznych, a mianowicie: trzech dla klubów (Klub „04", AZS. Wilno i WTW.), oraz dziewięciu dla wioślarzy odbyło się podczas obrad XII Sejmiku Wiośl. dn. 12 kwietnia.

Doświadczenia roku ubiegłego w dziedzinie turystycznej, zdają się dowodzić, że wycieczki pojedyncze, jako niekrępujące i praktyczniejsze, wybitnie górują nad wycieczkami zbiorowemi. Te ostatnie są tylko wówczas wskazane, jeżeli mają na celu jakąś wspólną manifestację wioślarstwa, w rodzaju propagandy Powszechnej Wystawy Krajowej, lub uczczenia dziesięciolecia odzyskania dostępu do morza. W wypadku przeciwnym tracą swą główną atrakcję i jeżeli składają się z uczestników niezbyt dobranych i zgranych (co się zdarza dość często), miast dostarczać przyjemności i rozrywki, krępują i nużą. I trzeba przyznać nie cieszą się wcale zbyt licznym udziałem wioślarzy, których np. spływ polsko - czeski zdołał zgromadzić tylko 48-miu.

Natomiast wycieczki indywidualne posiadają daleko więcej uroku i dlatego sięgają coraz dalej poza granice kraju. Zeszłoroczne wyniki turystyczne, osiągnięte na olbrzymiej trasie, od Konstantynopola po Hawr, czyli skroś całej prawie Europy, należy uznać za wysoce zaszczytne dla polskich wędrowców wodnych, dążących własnemi drogami do tak świetnych wyczynów.

Władysław Grzelak.

NA WAG I ORAWĘ

Wag należy do najpiękniejszych szlaków wodnych Europy, wypływając u podnóża Tatr, przeciska się przez pasmo górskie, tworząc przełomy niemniej piękne, niż sławny Pieniński. Na brzegach wznoszą się wśród skalic romantyczne zamki rycerskie, osnute tysiącem legend. Wokół cuda przyrody — nieprawdopodobnie piękne krajobrazy, jedyne w swoim rodzaju dziwy — jak przesławne Demionowskie groty... Dodajmy do tego rozkosz jazdy po dzikiej górskiej rzece, a zrozumiemy dlaczego Wag i Orawa cieszą się taką sławą wśród kajakowców całej Europy.

Naszym wodniakom darzy się okazja poznania tych cudów małym kosztem i zachodem.

Na zaproszenie Svazu Kanoistów RČS., Polski Związek Kajakowców organizuje wycieczkę do Czechosłowacji w czasie Zielonych Świątek. Dla uczestników wycieczki uzyskane będą zniżki kolejowe od 50—35% zarówno na kolejach polskich jak i czechosłowackich. Paszporty zagraniczne zbędne. Należy tylko nadesłać 2 fotografje z rysopisem celem uzyskania przepustki granicznej. (Osoby posiadając niebieskie legitymacje TT. ważne na rok 1931, będą mogły przekroczyć granicę za legitymacją konwencyjną).

Na terenie Czechosłowacji organizacją zajmuje się „Slovensky Touring Club Žilina" przy współpracy Touring Clubu w Pradze.

Wycieczka połączona jest z obozowaniem, należy więc posiadać namiot i całkowite oporządzenie potrzebne do samowystarczalnego trybu życia.

Wyjazd wycieczki z Warszawy w piątek 22 maja pociągiem pośpiesznym do Krakowa o godz. 15.20. Z Krakowa pociągiem zakopiańskim 23.58 do Nowego Targu; Suchej hory, tu odprawa celna. Stąd do Žiliny.

W sobotę 23 maja o godz. 13.30 odjazd z Žiliny do Lipt. Św. Mikulasza. Zwiedzenie grot lodowych Demianowskich. Nocleg.

Niedziela 24 maja. 6 rano. Spływ Lipt. Św. Mikulasz—Królewiany Wagiem, u podnóża ubielonych jeszcze śniegiem Tatr. Obiad w Ružomberku. Przyjazd do Królewian. Jazda koleją do Orawskich Zamków. Nocleg. Dla spóźnionych zbiórka w Orawskich Zamkach do poniedziałku do godz. 10 rano.

Poniedziałek 25 maja. Rano zwiedzanie zamków. Obiad. Spływ do Królewian.

Wtorek 26 maja. Spływ Królewiany — Žilina. Odjazd o 7 rano. Obiad we Wrótkach. W Žilinie wieczorem oficjalne powitanie.

Środa 27 maja. Spływ Žilina — Puchów. Odjazd 7.30 rano. Obiad w W. Bytczy. Nocleg w Puchowie.

Czwartek 28 maja. Puchów — Trenczyn. Odjazd o 7 rano. Obiad w Iławie. Nocleg w Trenczynie.

Piątek 29 maja. Trenczyn — Piszczany. Odjazd 7 rano. Obiad w Beczkowie. W Piszczanach powitanie przez Zarząd Zdrojowy, bankiet, rozwiązanie wycieczki. Powrót pośpiesznym pociągiem przez Bohumin do Warszawy.

Koszt wycieczki wyniesie ogółem nie więcej jak 150 złotych.

Uczestnicy wycieczki muszą zobowiązać się do posłuszeństwa względem kierownictwa spływu.

Łodzie, najlepiej składaki, muszą być w doskonałym stanie ze względu na górski charakter rzeki. Wszyscy uczestnicy jadą na własną odpowiedzialność, co stwierdzają podpisem.

Każdy z uczestników musi umieć dobrze pływać, gdyż o wypadek nie trudno.

Bagaży, ze względu na obozowy tryb życia brać niezbędne minimum.

Polski Związek Kajakowców pragnie przez udział w spływie zadokumentować swe bliskie serdeczne stosunki łączące PZK. z Svazem Kanoistov RČS, i rewizytować Czechów za ich zeszłoroczną zbiorową wycieczkę na wodach polskich. Liczy więc na udział kajakowców z całej Polski.

Zgłoszenia przyjmuje Sekretarjat PZK. Myśliwiecka Nr. 3 w Warszawie, do dnia 10 maja r. b.

T—y.



Inż. Eugenjusz Lenartowicz, kapitan sportowy P. Z. T. W., został powołany do współpracy w Polskim Komitecie Olimpijskim.

KONSERWACJA KAJAKA

Trwałość sprzętu sportowego zależy nietylko od jego jakości, lecz głównie od umiejętnego obchodzenia się, właściwej pielęgnacji, szybkiej skutecznej naprawy.

Szeregi kajakowców rosną z dnia na dzień, czas najwyższy spopularyzować, wśród tych rzesz ABC - umiejętności, niezbędnych dla każdego posiadacza łodzi.

Części drewniane chronić należy przed szkodliwem działaniem wilgoci.

Dobrze oczyszczone szklakiem (glas papierem), pociągamy gorącym olejem lnianym, poczem po wyschnięciu lakierujemy lakierem do łodzi (są krajowe w b. dobrym gatunku).

Przed lakierowaniem naprawiamy wszelkie zauważone braki. Pęknięcie od dalszego rozszczepienia zabezpieczamy, wiercąc z obu końców pęknienia na wylot otworki. Otworki te zabijamy delikatnie kołeczkami. Części zbutwiałe odczyszczamy, aż do zdrowego drzewa. Brakujące części doklejamy.

Do klejenia używamy kleju kazeinowego „Certus". Proszek „Certus" rozpuszczamy w letniej wodzie, aby otrzymać klej konsystencji śmietany. Po kwadransie, można go użyć do klejenia. „Certus" skleja niezwykle silnie, lecz tylko części dobrze wysuszone i czyste.

Często zachodzi konieczność nitowania. Gniazdo nita musi odpowiadać średnicy nita, być ściśle prostopadłe, czyste. Po wywierceniu wiertarką otworu właściwej średnicy, przecieramy go pilniczkiem, napuszczamy gorącym olejem lnianym i bijemy nit, uważając, by nie tkwił ani zbyt luźno (wyboczy się), ani zbyt ciasno (pęknie deska), nakówkę nabijamy uderzając młotkiem krótkiemi uderzeniami, dookoła osi nita.

Wszelkie śrubki, gwoździki, wpuszczamy w drzewo po natłuszczeniu, aby chronić drzewo przed szkodliwem działaniem rdzy.

Przejdźmy do części płóciennych.

Największemi wadami płótna są słońce i wilgoć. Pierwsze przepala tkaninę, druga powoduje butwienie powłoki.

Kajaka nigdy nie należy przechowywać w miejscach słonecznych, ani wilgotnych, najlepsze są ocienione, suche, przewiewne niezbyt zimne szopy.

Części płócienne należy zmywać czystą wodą, od zewnątrz i wewnątrz, aby usunąć ziemię, piasek. Mycie mydłem, a w szczególności szorowanie ostrą szczotką, niszczy impregnację. Po powrocie z wyjazdu należy części płócienne przed złożeniem dobrze wysuszyć, złożone na wigotno, kurczą się, tracą krój, butwieją, co poznać po czarnym proszkowatym nalocie.

Osobna uwaga należy się składakom. Są one zazwyczaj kryte mocną oponą z gumowego płótna.

Najlepsze pokrycia turystyczne są 7 warstwowe (4 warstwy gumy + 3 warstwy materjału), 5 i 3 warstwowe są pokrycia wyścigowe i podrzędnych, tańszych gatunków.

Uszkodzenia opony mogą być mechaniczne (przebicie, rozdarcie, zadrapanie) lub chemiczne.

Uszkodzenia mechaniczne powstają wskutek nieumiejętnej jazdy, wpadania na przeszkody naturalne, wskutek przecierania się po żwirach lub piasku, najczęściej jednak wskutek brudnego utrzymania wnętrza łodzi. Piasek, kamyki wnoszone na nogach do środka, dostają się pod pręty, żebra, i trą niemiłosiernie powłokę. Środkiem zapobiegawczym jest czystość, unikanie płycizn, wysiadywanie w miejscach niebezpiecznych.

Naprawę opony uskuteczniamy, cerując osnowę mocną lnianą nicią. Następnie oczyszczamy benzyną miejsce uszkodzone, przecieramy tarką i naklejamy z obu stron łatki gumowe. Używamy w tym celu reperaturek motocyklowych. Na łatki używać można kawałki oryginalnej powłoki. Prowizoryczną naprawę drobnych rys, zadrapań uskutecznić można zalepiając uszkodzone miejsce przylepcem (leukoplastem).

Uszkodzenia chemiczne powstają przez działanie na oponę tłuszczów. Tłuszcze: olej, oliwa, smary, nafta, benzyna — rozpuszczają gumę. Przy obieraniu miejsc postoju należy o tem pamiętać i unikać portów, fabryk, składów statków, w bliskości których woda zanieczyszona jest tłuszczami.

Nie mniej szkodliwem jest słońce. Na słońcu guma kruszeje, zsycha się, pęka.

Powstałe stąd drobne uszkodzenia usunąć można smarując co pewien czas (2 razy na sezon), oponę specjalną pastą gumową, wyrabianą przez firmy zagraniczne. Z braku pasty zamalowujemy rysy roztworem kauczuku w benzynie (rzadkim klejem gumowym).

Kajakowcy, uprawiający turystykę po niebezpiecznych rzekach górskich, gdzie o wypadek nie trudno winni łodzie swe zaopatrzyć w taśmy ochronne, które podkleja się wzdłuż drabiny, na spodzie łodzi, a które wzmacniają znakomicie odporność opony na nieuniknione nieraz uszkodzenia.

Kajak będzie najlepszym przyjacielem, jeśli otoczysz go trosliwą opieką.

Pamiętaj:

1) Przed wejściem do łodzi obmyj nogi z piasku.
2) Chroń łódź przed słońcem.
3) Nie szoruj spodem po dnie.
4) Nie składaj powłoki przed jej wysuszeniem.
5) Uszkodzenia naprawiaj natychmiast.
6) Po większej wycieczce, po sezonie napraw uszkodzenia, pociągnij części drewniane szkieletu lakierem.
7) Chroń oponę przed działaniem tłuszczów, 2 razy do roku smaruj ją pastą gumową.
8) Przechowuj łódź w miejscu przewiewnem, nie za zimnem, suchem, w stanie rozłożonym.
9) Dbaj o wygląd zewnętrzny swej łodzi, — z jej wyglądu sądzą o tobie!

A. Heinrich.



Pierwszy wyjazd na wodę wioślarzy wileńskich.

PRZED SEZONEM ŻEGLARSKIM

Zamierzenia zarówno P. Z. Ż. jak i poszczególnych klubów żeglarskich, a także harcerstwa wodnego, na sezon nadchodzący, z powodu przeżywanego przez kraj kryzysu muszą ulec wielu zmianom. Zeszłoroczne projekty zwiększenia flotyll, ożywienia żeglarstwa jeziorowego, dłuższych morskich podróży, kurczą się równolegle z kompresją budżetu państwowego, z którego żeglarstwo zasilało swe wątłe kasy, i o który opierało większość swych ciekawszych zamierzeń.

Mimo to sezon zapowiada się dość interesująco. Zacznijmy od naszych największych żaglowców. Statek szkolny Państwowej Szkoły Morskiej — „Dar Pomorza", opuszcza w maju Gdynię i udaje się w kilkumiesięczną podróż do Ameryki Północnej. Po drodze zawinie do Cherbourga i na Małe Antylle. Z New-Jorku „Dar Pomorza" wróci do Gdyni w połowie sierpnia, odwiedzając jeden z portów angielskich. Druga część tegorocznej podróży „Daru Pomorza" prawdopodobnie zostanie ograniczona do wód Bałtyku. Projektowana przez Szkołę Morską podróż naokoło świata, została odłożona do przyszłego roku.

Szkuner szkolny marynarki wojennej, O. R. P. „Iskra" doroczną swą żeglugę z podchorążymi Szkoły Podchorążych Marynarki Wojennej ma odbyć na wodach Atlantyku. Uda się on albo do Brazylji i Argentyny, albo też odwiedzi szereg portów zachodniej i południowej Afryki.

W obrębie naszych wód morskich i na Bałtyku, pod polską banderą, spotkamy za nielicznemi wyjątkami tylko zeszłoroczne jachty. Smutne to, ponieważ zainteresowanie żeglarstwem morskiem w Polsce stale wzrasta. I tu rodzi się troska, czy nie będziemy znowu świadkami wzrostu ilości, wyczynów, które możnaby nazwać raczej hazardem, niż sportem. — Świadkami pływania po zatoce gdańskiej w kajakach pod żaglem i bez żagla, na półbąkach i rzecznych jolkach. Co jest godne uwagi w tem zjawisku, to fakt, że tylko pewna część z tych niezwykłych żeglarzy niezdaje sobie sprawy z niebezpieczeństwa, na które się naraża. Reszta zgodnie oświadcza: „no dobrze, to wobec tego, że nie stać nas na prawdziwy jacht morski, mamy wyrzec się przyjemności przebywania wód morskich nawet na zatoce? A zresztą, jeśli ryzykujemy życiem — to tylko naszem". — Otóż nie, panowie i panie (panie również). Wyczyny wasze, za nielicznemi wypadkami, zawsze są później przedmiotem ilustrowanego zdjęciami „artykułu" turystycznego. Czytelnicy podziwiają odwagę i pomysłowość waszą i w myśl przysłowia, że nie święci garnki lepią, obiecują sobie również „tanim" kosztem zażyć rozkoszy swoistej turystyki morskiej. Bo mało kto słyszał o tragicznym wypadku ś. p. inż. Brandla, lub o wypadku, który omal nie skończył się katastrofą, pociągając na szczęście tylko stratę łodzi i wszystkich w niej znajdujących się rzeczy. „Żeglarze", którzy pomimo zakazu gdańskiej policji portowej, chyłkiem opuścili port, w godzinę potem znaleźli się tylko w lekkich strojach na gdańskiem wybrzeżu. Gdyby nie pomoc w gotówce, której nie odmówiła im Liga Morska i Rzeczna, nie mieliby nawet za co powrócić do domu.

Dlatego też stanowczo należy potępić tego rodzaju wyczyny. Prócz bezpośredniego niebezpieczeństwa życia dla samych uczestników tych wypraw, kryją one niebezpieczeństwo złego przykładu dla innych, a szczególniej dla niedoświadczonej młodzieży. Wychodząc z tych założeń, władze portowe otrzymały zlecenie niewypuszczania na morze rzecznych statków sportowych, a skierowywania na drogę sądową spraw przeciw tym, którzyby się z pod tego zakazu wyłamali.

Amatorzy żeglarstwa morskiego nawet w dzisiejszych trudnych warunkach, mogą naleźć zaspokojenie swych potrzeb i ambicyj sportowych. Yacht Klub Polski z oddziałami w Gdyni i w Warszawie, Wojskowy Yacht Klub w Warszawie, sekcje żeglarskie wielu klubów wioślarskich, umożliwią im zawsze zaznanie wrażeń morskich napewno bardziej pełnych, bardziej korzystnych pod względem sportowym, a mniej niebezpiecznych od eskapad „półbąkowych". Yacht Klub Polski, kierując się temi właśnie przesłankami, stworzył u siebie sekcję juniorów.

Pozatem Państwowy Urząd Wychowania Fizycznego, organizując co roku „Ośrodek Morski" na wybrzeżu, wielu miłośnikom żeglarstwa daje również duże możliwości.

Dla tego sądzimy, że przeciw „dzikiemu" żeglarstwu powinny wystąpić nie tylko władze portowe, ale i kluby



Fragment z wycieczki jachtem „Jurand" do Szwecji. *Fot. Dr. F. Hłasko*

sportów wodnych, ogłaszając swym członkom zakaz wyjeżdżania na morze statkami sportowemi, nie dającemi gwarancji minimum bezpieczeństwa.

W związku z Olimpjadą w Los Angeles, od której dzieli nas już bardzo niewiele czasu, zdawałoby się, że ruch w klubach zrzeszonych w P. Z. Ż. nabierze życia i specjalnego rozmachu. Tymczasem nie widać, aby się na to zanosiło. Terminarz regat na nadchodzący sezon nie obiecuje żadnej sensacji żeglarskiej. — Czy to z powodu kryzysu, czy też wprost tak — jakoś się o tem nie pomyślało? A szkoda. Wprawdzie w niektórych klubach projektuje się urządzanie w r. b. regat wewnętrznych, czy jednak dojdą one do skutku — pokaże lato.

Jako pocieszający objaw zanotować należy fakt krzepnięcia z roku na rok poczynań żeglarskich na terenie Harcerstwa. Odbyta w dniu 19 kwietnia r. b. w Warszawie IV konferencja harcerskich drużyn żeglarskich przyjęła ostatecznie regulaminy i programy pracy tych drużyn, których obecnie (łącznie z zastępami przy poszczególnych drużynach) liczymy 22.

B. Kosko.

KAJAKI ŻAGLOWE

Posiadacz najmniejszego nawet kajaka tęskni do żagla. Jest to szczera, bezinteresowna miłość, gdyż domowe systemy ożaglowania przynoszą więcej rozczarowań, niż korzyści. Równoważy coprawda gorycze myśl, że jest się posiadaczem, bądź, co bądź „jachtu".

Fakt jednak faktem, że ożaglowane łódki są naogół równie kiepskiemi łódkami, jak i żaglówkami.

Że tak jest nie dowodzi, że tak być musi. Domorośli konstruktorzy popełniają, grzechy śmiertelne obwieszając wątłą łódeczkę płachtami, które nie dostosowane do właściwości kadłuba, tylko optycznie przypominają żagle.

Kajaki ożaglowane zdały już egzamin. Po dziesiątkach lat prób znaleziono „optimum" wielkości i systemu ożaglowania dla składaków, kanadyjek. Z góry zastrzegam się, że nawet najlepsze typy, ani w części nie dorównywują prawdziwym żaglówkom.

Cechą kajaka jest smukły wąski kształt, konieczny, aby uniemożliwić „boczenie" łodzi przy wiosłowaniu naprzemian to z jednej, to znów drugiej strony. Ta sztywność kajaka uniemożliwia wykonywanie żeglarskich zwrotów, gdyż kajak nie wykręci „jak fryga" w miejscu. Tu wymagania kostrukcji kajaka i żaglówki wyraźnie kolidują.

Drugą nie mniej ważną sprawą jest kwestja miecza. Kajaki, a szczególnie składaki mogą posiadać tylko składane miecze boczne. Spełniają one swą rolę połowicznie. Korzyść z ich użycia jest mizerna. Dają wprawdzie opór boczny zmniejszający znacznie dryf łodzi, zbyt duży jednak opór czołowy zmniejsza szybkość posuwania się do minimum, (nie mówiąc o wielu kłopotach związanych z zamocowaniem i podnoszeniem mieczy).

Z powyższych dwóch wad kajaka płynie wniosek, aby „żagla na kajaku używać jedynie do jazdy z wiatrem lub w pół wiatru, natomiast z jazdy na wiatr lepiej zgóry zrezygnować .

Typ ożaglowania, wielkość? Najlepszym wydaje mi się „lugger" o powierzchni ca 2.5 mtr.^{2} dla składaka a ca 4 mtr.^{2} dla kanadyjki.

Posiada on wielką zaletę — prostotę konstrukcji, nic się nie zacina, zaczepia, ani psuje. Jednym fałem hisujemy żagiel, jeden ruch ręki wystarczy, by go spuścić. Jeśli maszt nie posiada want, ani szlagu możemy żagiel przerzucać przez sztag, co przy jeździe z wiatrem, przy zmianie halsu uchroni nas przed niebezpieczeństwami zbyt energicznego bujnięcia, przy przerzucaniu żagla.

Amatorom bogatego ożaglowania dodać można bezan, wydajniejszy od foka. (Zwykle nie chce się go używać — spoczywa w spokoju) Dzięki nałożeniu ożaglowania na dwa płótna osiągamy większą „gamę" stosowanie żagli, bez konieczności refowania. Prócz tego środek parcia wiatru znajduje się niżej, co wpływa na zwiększenie się stateczności łodzi.



Start kajaków żaglowych podczas wystawy w Sztokholmie w 1930 r.

Materjałem odpowiednim na żagle kajakowe jest nansuk, mocne, a cienkie płótna balonowe, płótno jedwabne, wogóle każdy materjał gęsty, cienki, a mocny.

Kajak ożaglowany jest przedewszystkiem kajakiem. Żagiel jest dodatkiem, danym trochę ku radości, trochę ku zabawie.

Natomiast pełnię emocyj żeglarskich dać może kajak żaglowny, typ pośredni między żaglówką, a kajakiem. Jest to łódź przeznaczona w pierwszym rzędzie do żeglowania. Cechą kajaków żaglowych jest pośredniość. Są nieco krótsze od zwykłych kajaków, bardziej natomiast pękate. Zaopatrzone w skrzynki mieczowe, o stosunkowo dużych mieczach, posiadają potężne stery, i poważne powierzchnie żagla. Klasyczne wymiary to 5 mtr. długość, 1 do 1.10 szerokość, 5 — 10 mtr.^{2} żagla, 40 — 70 cm. miecza.

Od żaglówek normalnych różnią się smukłością, rozkładem siedzeń dla załogi, która siedzi kryjąc się wzajemnie jak w kajaku. Są to łodzie bardzo lekkie, łatwo przenośne i dobrze chodzące na wiosłach. Zwrotność, zdolność posuwania się ostro na wiatr posiadają w wysokim stopniu.

Typ kajaka żaglowego u nas nieznany, jest niezwykle popularny w Szwecji, gdzie setki łodzi tego typu uwija się po wybrzeżu, propagując sport żeglarski wśród mas ludności, której nie stać na kupno większych i droższych jachtów.

Średnio zamożny wodniak, chce mieć łódź uniwersalną, na której mógłby odbywać tak sobotnie spacery, na week-end, jak i długie wędrówki wakacyjne, łódź, któraby pozwalała zakosztować zarówno rozkoszy żeglarstwa, jak i pracy mięśniowej związanej z rumaniem na wiośle.

Polskim kajakowcom można polecić z czystem sumieniem żagiel, do ich składaków i kanadyjek. Dobrze by było, gdyby wytwórnie łodzi sportowych skonstruowały odpowiedni na polskie wody typ kajaka żaglowego, który winien stać się łodzią przepisową kadr wodnej młodzieży harcerskiej, Ligi Morskiej i Kolonjalnej, oraz wszystkich tych, którzy tanim kosztem pragną zakosztować rozkoszy żeglarstwa.

Polski Związek Kajakowców roztaczający w myśl statutu opiekę również nad żeglarstwem kajakowem, poprze ze swej strony rozwój tej gałęzi sportu.

Tonny.



Składaki pod żaglem na Wiśle.

UWAGI

kajakowca w sprawie zamierzeń Polskiego Związku Kajakowego

Demokratyczny charakter sportu kajakowego, a w szczególności składakowego, jest jedną z jego cech najbardziej istotnych a zarazem sympatycznych. Życzyć też sobie należy, aby charakter ten został nietylko utrzymany, ale i pogłębiany. W związku z tą zasadą ogólną rozpatrzeć należy przedstawione w numerze 3 „Sportu Wodnego" projekt nagród, które mają być przyznawane przez Polski Związek Kajakowców. Wśród nagród tych, nb. bardzo pomysłowo i dowcipnie nazwanych, zwracają naszą uwagę dwie: nagroda „Łososia" za najwybitniejszą wycieczkę indywidualną w sezonie i nagroda „Węgorza" za najciekawszą wycieczkę odkrywczą. Gdyby nagrody te istniały już w roku 1930, kto byłby ich zdobywcą? Przypuszczam, że ci kajakowcy, którzy odbyli wyprawę do Stambułu. Gdybym ja był rozdawcą nagród i gdyby regulamin ich nie podlegał żadnym dalszym ograniczeniom, również dokonałbym takiego przydziału odznaczeń. Ale czy tego rodzaju regulamin odpowiada założeniom demokratyzmu sportu kajakowego i czy takie nagrody mogą spełnić swą rolę wychowawczą, to jest być zachętą do uprawiania danego sportu przez jaknajszersze masy?

Wycieczki na takich dystansach jak Warszawa—Konstantynopol wymagają przedewszystkiem pokaźnych zasobów pieniężnych, a następnie ogromnej ilości wolnego czasu. Sport kajakowy jest wprost wymarzony dla ludzi pracujących, wycofanych już ze sportu zawodniczego, ale mogących dokonać wcale ładnych wyczynów turystycznych. Jeżeli więc pragniemy przyciągnąć takich ludzi do sportu kajakowego, to nie stawiajmy im przed oczyma odrazu celów nie do osiągnięcia, bo przecież przeciętny pracownik biurowy nie może sobie myśleć o wielomiesięcznej włóczędze wodnej. Z tego względu proponuję do regulaminu nagrody „Łososia" wprowadzić ograniczenie, że czas trwania wycieczki nie może przekraczać 28 dni, zaś do regulaminu nagr. „Węgorza", że wycieczka musi być odbyta całkowicie na terenie Rzeczypospolitej Polskiej, bo łatwo możemy sobie przecież wyobrazić, że ktoś dokonywać będzie nadzwyczaj pięknych wycieczek odkrywczych np. na terenie Azji Mniejszej albo Labradoru, a choćby tylko Skandynawji. Jeżeli natomiast utrzymane zostaną obecnie ogłoszone zasady przyznawania nagród „Łososia" i „Węgorza", to sprzyjać one będą powstaniu również i w sporcie kajakowym klasy półzawodowców, nie ze względu na osiągane korzyści, lecz z uwagi na prawie całkowite poświęcenie się danej jednostki uprawianiu pewnego sportu, jak to już widzimy w wielu innych gałęziach, a co niekoniecznie jest z punktu widzenia społecznego pożądane.

J. Wiśniewski.

Najwyższy czas

Opłacić prenumeratę

Konto w P.K.O. 6013

DZIESIĘCIU NAJLEPSZYCH PŁYWAKÓW

Polski Związek Pływacki ogłosił niedawno listę dziesięciu najlepszych wyników polskich pływaków w roku 1930.

Lista ta przedstawia się następująco:

Panowie:

100 mtr. st. dowolnym: 1) Bocheński (AZS. Warsz.) 1:00.4, 2) Kot (Cracovia) 1:10.0, 3) Rouppert (Cracovia) 1:10.08, 4) Szrajbman (ŻASS.) 1:11.0, 5) Lisewski (Unja P.) 1:11.5, 6) Matysiak (AZS. Warsz.) 1:11.8, 7) Karliczek (EKS.) 1:12.2, 8) Scholz (EKS.) 1:12.4, 9) Jałowy (Pogoń) 1:13.6, 10) Hallor (SKLA.) 1:14.0.

200 mtr. st. dowolnym: 1) Bocheński (AZS. Warsz.) 2:24.8, 2) Kot (Cracovia) 2:37.0, 3) Karliczek (EKS.) 2:44.2, 4) Rouppert (Cracovia) 2:45.4, 5) Matysiak (AZS. Warsz.) 2:47.0, 6) Kratochwila (AZS. W.) 2:48.6, 7) Lisewski (Unja P.) 2:49.8, 8) Englert (Pogoń) 2:50.2, 9) Makowski (AZS. W.) 2:57.0, 10) Zakrzewski (Crac.) 2:57.2.

400 mtr. st. dowolnym: 1) Bocheński (AZS. - W.) 5:17.0, 2) Kot (Cracovia) 5:38.9, 3) Kratochwila (AZS. - Warsz.) 5:59.0, 4) Karliczek (EKS.) 6:00.5, 5) Makowski (AZS. - W.) 6:16.5, 6) Rouppert (Crac.) 6:18.0, 7) Lisewski (Unja - P.) 6:22.0, 8) Matysiak (AZS.-W.) 6:23.2, 9) Litwin (Crac.) 6:31.9, 10) Krauze (BBSV.) 6:32.5.

1500 mtr. st. dowolnym: 1) Kot (Crac.) 24:22.8, 2) Kratochwila (AZS.-W.) 24:40.5, 3) Rouppert (Crac.) 25:17.6, 4) Matysiak (AZS.-W.) 25:58.0, 5) Lisewski (Unja - P.) 26:06.1, 6) Kaniewski (PTP.) 27:40.0, 7) Jurkowski (Pol.) 27:48.8, 8) Makowski (AZS. - Warsz.) 27:59.0, 9) Wesołowski (PTP.) 27:59.3, 10) Zawieja (PTP.) 28:29.4.

200 mtr. st. klasycznym: 1) Kaputek (SKLA) 3:03.0, 2) Jurkowski (Pol. W.) 3:12.4, 3) Kratochwila (AZS.-W.) 3:16.0, 4) Wesołowski (PTP.) 3:17.5, 5) Rittermann II (Mak. Kr.) 3:17.8, 6) Kaniewski (PTP.) 3:18.0, 7) Malanowicz (AZS. W.) 3:18.9, 8) Szrajbman II (ŻASS.) 3:21.0, 9) Diener (Pogoń) 3:21.1, 10) Nowak (Siemian.) 3:21.1.

100 mtr. nawznak: 1) Karliczek (EKS.) 1:22.0, 2) Kot (Crac.) 1:29.0, 3) Schönfeld (Mak. Kr.) 1:29.0, 4) Frania (Siemian.) 1:31.0, 5) Ziembicki (Crac.) 1:31.0, 6) Soldinger (Mak. Kr.) 1:31.2, 7) Anders (EKS.) 1:31.4, 8) Löwinger (Hak. B.) 1:32.2, 9) Jurkowski (Pol. Warsz.) 1:33.0, 10) Jastrzębski (AZS. W.) 1:33.9.

Panie:

100 mtr. st. dowolnym: 1) Raszdorfówna (SKLA) 1:28.0, 2) Szczerbówna (Pogoń) 1:28.5, 3) Morawska (Pol.) 1:29.5, 4) Schmidtówna (Gisz.) 1:33.0, 5) Sandberżanka (Mak. Kr.) 1:33.3, 6) Thommée (AZS. Warsz.) 1:35.4, 7) Jarkuliszówna (SKLA) 1:35.4, 8) Nowakówna (Crac.) 1:36.8, 9) Tomaszewska (AZS. W.) 1:39.5, 10) Święcińska (AZS. W.) 1:39.9.

200 mtr. st. dowolnym: 1) Jarkuliszówna (SKLA) 3:26.6, 2) Nowakówna (Crac.) 3:32.4, 3) Szczerbówna

400 mtr. st. dowolnym: 1) Jarkuliszówna (SKLA) 7:13.3, 2) Schmidtówna (Gisz.) 7:54.0, 3) Szczerbówna (Pogoń) 7:56.6, 4) Mehlerówna (Hak. B.) 7:59.0, 5) Kajzerówna (Gisz.) 8:00.0, 6) Fitzówna I (Gisz.) 8:00.4, 7) Fitzówna II (Gisz.) 8:06.0, 8) Morawska (Pol.) 8.07.1, 9) Święcińska (AZS. W.) (8:09.0, 10) Kretschmann (ISV.-P.) (8:10.0).

1500 mtr. st. dowolnym: 1) Kretschmannówna (ISV. P.) 30:52.8, 2) Schmidtówna (Gisz.) 31:10.4, 3) Mehle-

(Pogoń) 3:36.4, 4) Fitzówna I (Gisz.) 3:43.2, 5) Reicherówna (Hak. B.) 3:43.6, 6) Fitzówna II (Gisz.) 3:45.2, 7) Morawska (Pol. W.) 3:45.9, 8) Kretschmann (ISV. P.) 3:49.7, 9) Mehlerówna (Hak. B.) 3:50.0, 10) Kajzerówna (Gisz.) 3:52.2.

równa (Hakoah) 31:27.6, 4) Fitzówna I (Gisz.) 31:44.0, 5) Święcińska (AZS. W.) 32:22.0, 6) Kaczmarkówna (Unja P.) 33:45.8, 7) Baronówna (EKS.) 34:09.0, 8) Tratowa (AZS. W.) 34:23.0, 9) Walkowiakówna (AZS. - P.) 34:28.2, 10) Blümelówna (ISV. Poz.) 34:58.4.

200 mtr. st. klasycznym: 1) Jarkuliszówna (SKLA) 3:26.6, 2) Fitzówna I (Gisz.) 3:43.2, 3) Reicherówna (Hak. B.) 3:43.6, 4) Fitzówna II (Gisz.) 3:45.2, 5) Morawska (Polonja) 3:45.6, 6) Kretschmannówna (ISV. P.) 3:49.7, 7) Mehlerówna (Hak. B.) 3:50.0, 8) Kajzerówna (Gisz.) 3:52.2, 9) Feilgutówna (Mak. Kr.) 3:53.9, 10) Feuereisenówna (Hak. B.) 3:58.2.

100 mtr. nawznak: 1) Nowakówna (Crac.) 1:37.3, 2) Reicherówna (Hak. B.) 1:42.5, 3) Schönfeldówna (Mak. Kr.) 1:46.0, 4) Kajzerówna (Giszow.) 1:47.3, 5) Szczerbówna (Pogoń) 1:49.4, 6) Matysiakówna (Polonia) 1:51.2, 7) Makoszówna (Siemian.) 1:56.0, 8) Fitzówna II (Giszow.) 1:56.4, 9) Mehlerówna (Hak. B.) 1:58.0, 10) Blümelówna (ISV. Poz.) 2:01.0.

Porównawcza tabelka przeciętnych wyników z r. 1929 i 1930 przedstawia się następująco:

Panowie:		1929	1930
100 mtr. st. dow.	—	1:10.5	1:10.8
200 mtr. st. dow.	—	2:48.8	2:46.1
400 mtr. st. dow.	—	6:20.8	6:07.9
1500 mtr. st. dow.	—	26:04.3	26:28.1
200 mtr. st. klas.	—	3:18.5	3:16.7
100 mtr. nawznak	—	1:32.5	1:30.4
Panie:			
100 mtr. st. dow.	—	1:35.6	1:33.9
200 mtr. st. dow.	—	3:50.8	3:42.5
400 mtr. st. dow.	—	8:17.3	7:57.5
1500 mtr. st. dow.	—	33:14.1	32:56.1
200 mtr. st. klas.	—	3:50.8	3:46.8
100 mtr. nawznak	—	1:55.5	1:50.5

Sz.



Jean Taris (Francja), który pobił ostatnio dwa rekordy światowe na 300 mtr. (3:33.4) i 400 mtr. (4:47.4).

Polacy a Czesi.

W związku z zapowiedzianym na sierpień r. b. meczem pływackim Polska — Czechosłowacja w Pradze, który w roku ub. zakończył się naszem zwycięstwem, śpieszymy podać ciekawą tabelką stosunku sił pływaków obu państw w ważniejszych konkurencjach.

Wśród panów na 100 m. st. dow. wprawdzie Bocheński (1:00.4) ma lepszy wynik od Czechów (1:01.2), ale dziesiąty Czech (1:07.6) jest lepszy od drugiego Polaka.

Podobnie rzecz się ma na 100 mtr. nawznak, gdzie najlepszy Czech ma wynik 1:17 (Karliczek 1:22), a dziesiąty Czech (1:24.1) byłby drugi w Polsce.

W biegu 200 m. klas. Czesi prowadzą z wynikiem 2:59.8 (Kaputek 3:03), a dziesiąty Czech (3:13.6) byłby trzecim w Polsce.

Na 400 m. st. dow. Bocheński (5:17) ma wynik znacznie lepszy od pierwszego Czecha (5:26.6), ale dziesiąty Czech (6:03.4) zajmuje 5-te miejsce wśród Polaków.

Wśród pan na 100 mtr. dow. Czeszki mają wynik 1:21.8, przy 1:28 Polki. Dziesiąta Czeszka (1:32.6) byłaby 4-tą w Polsce.

W biegu 200 mtr. klas. wynik czechosłowacki jest niewiele lepszy od polskiego (3:25.4 — 3:26.6), a szósta Czeszka byłaby także szóstą w Polsce. Klasa zatem zupełnie równa.

Zato w pływaniu nawznak Czeszki mają czas 1:33, przy 1:37.3 Nowakówny, a dziesiąta Czeszka 1:48 byłaby 5-tą w Polsce.

Porównanie zatem niezbyt dla nas korzystne, ratuje nas bowiem tylko Bocheński.

Otwarcie kursu pływackiego w stolicy.

W dniu 19.IV nastąpiło uroczyste otwarcie kursu pływackiego w Domu Akademickim dla trenerów ,organizowanego przez Polski Związek Pływacki.

Przemówienie w imieniu Zw. pływackiego wygłosił sędzia Semadeni. W imieniu Państw. Urzędu Wych. Fiz.— płk. Krzyski, Związku Polskich Związków Sportowych — płk. Ulrych.

W kursie weźmie udział 35 uczestników cywilnych i 35 wojskowych. Ponadto — uruchomiona będzie grupa nauczycielska.

Na zakończenie kursu 17.V zorganizowane zostaną zawody.

W dniach od 17.V do 31.V odbędzie się kurs trenerów pływackich.

Zawody AZS. Warszawa.

W krytej pływalni AZS. odbyły się 26 kwietnia wewnętrzne zawody pływackie AZS. Wyniki techniczne:

100 mtr. dow. klasa I: 1) Matysiak 1:10 przed Karpińskim.

200 mtr. st. klas. kl. I: Malanowicz 3:13 przed Jastrzębskim.

200 mtr. dow. II kl.: Damsz 3:40 przed Mulakiem.

60 mtr. dow. nowic.: Koszyński 52 sek., przed Podwyszyńskim.

100 mtr. dow. III kl.: Remiszewski 1:42 przed Rewkowskim.

200 klas. II kl.: Czajkowski 3:13 i pół przed Kowalskim.

100 mtr. nawznak I kl.: Matysiak 1:37 przed Jastrzębskim.

Zawody pływackie w Zgierzu.

Zawody pływackie międzyklubowe Policyjnych Klubów Sportowych województwa łódzkiego, zorganizowane przez Policyjny Klub Sportowy w Zgierzu, odbyły się w dn. 26 kwietnia r. b. w Miejskim Zakładzie Kąpielowym w Zgierzu, przy udziale 16 zawodników z trzech Policyjnych Klubów Sportowych: Łodzi — Turka — Zgierza.

Wyniki zawodów:

50 mtr. st. dowolnym: 1) Trybuła 38.4, 2) Pokorski 44.5, 3) Olejnik 48.

50 mtr. nawznak: 1) Trybuła 57.1, 2) Szczepaniak 1:08.5, 3) Tarwid 1:11.6.

50 mtr. styl klasyczny: 1) Tarwid 56, 2) Hanke 57.5, 3) Pietruszyński 1:01.

100 mtr. styl dowolny: 1) Trybuła 1:33.7, 2) Weretilnuk 2:11.4, 3) Tarwid 2:12.1.

200 mtr. sztafeta 4×50 mtr. wygrał P. K. S. Zgierz w czasie 3:16 w składzie: Trybuła, Szczepaniak, Weretilnyk, Bilski. II-gie miejsce P. K. S. Łódz 10 mtr. za pierwszym.

Skoki stylem dowolnym: 1) Pokorski, 2) Olejnik, 3) Stępień.

Zawody odbyły się przy sprawnej organizacji pod kierownictwem p. Banachowskiego.

Rozdania nagród dokonał obecny na zawodach podinspektor Brożyński w otoczeniu nadkomisarzy Dąbrowskiego i Langego.

Nowe rekordy kobiece.

Młoda Amerykanka Helena Madison, zdobyła trzy nowe rekordy światowe na zawodach w Bostonie.

Przebyła ona przestrzeń 100 metrów w czasie 1:06.6, bijąc własny rekord z ubiegłego roku o 1.4 sekundy. Sto jardów przebyła w 60 sekundach, czyli w czasie o sekundę krótszym od własnego rekordu światowego, zaś 50 jardów w 27 sekundach.

Nowe rekordy Tarisa.

Francuski pływak Taris pobił ostatnio dwa rekordy światowe na 300 m. (3:33.4) i 400 m. (4:47.4), a na 100 mtr. osiągnął 59.6 sek.

Z Wilna.

Wezbrane wody Wilji zalały w ub. tygodniu wszystkie przystanie wioślarskie, czyniąc ogromne szkody. Łodzie Wil. T. W. są zniszczone, przystanie podmyte. Członkowie towarzystw wioślarskich niosą pomoc mieszkańcom zalanych domów.

O wioślarstwo w Małopolsce Wschodniej.

Mimo wspaniałych terenów wodnych, jakiemi rozporządza Małopolska Wschodnia, mimo wielu rzek i pięknych stawów, piękny sport wioślarski w tej wielkiej połaci kraju wcale niemal nie istnieje.

A przecież sport narciarski, zimowy odpowiednik letniego wioślarstwa, rozwija się znakomicie.

Nadto wspomnieć trzeba, że przed wojną sport wioślarski istniał jednak we Lwowie i innych miastach, jak Janów i t. p., ale niestety obecnie zupełnie już zanikł.

A przecież turystyczne wycieczki po Dniestrze, na stawie w Janowie, Gródku, Tarnopolu, Mszanie, Przemyślu, Haliczu, Czeszowie, Jarosławiu czy Brzeżanach są bardzo liczne i bardzo lubiane.

Trzeba tylko zamienić to na sport, trzeba wynaleźć jakieś skromne fundusze na prowizoryczne narazie przystanie, na sprawienie kilku łodzi turystycznych, trzeba też założyć choć jeden klub.

Apelujemy do was, sportowcy Wschodniej Małopolski.

NA WODNYM SZLAKU

Poznań — Berlin — Paryż — Le Havre

Ciąg dalszy.

Dokonawszy tej małej naprawy i wylawszy wodę z naszego statku, jedziemy dalej. Tóż za miastem spotykamy wcale pokaźnych rozmiarów szkutę motorową ze Strasbourga, co nas napawa otuchą. Francja blisko — pocieszamy się, patrząc na trzepocącą flagę francuską. Po południu wiatr nietylko, że nie słabnie, ale zwiększa swą siłę, a do tego, dla większego dokuczenia nam — pada od czasu do czasu deszcz. Aż wierzyć się nie chce, że to sierpień. Jak tylko słonko za chmury się chowa, temperatura się do tego stopnia obniża, że wiosłować musimy w szarawarach i ciepłej bluzce. Bardzo powoli mkniemy ku ujściu Menu.

Zmęczenie, nie dające się opisać, szarpaniną na wiośle, spowodowaną siłą wiatru oraz wysokiemi falami, powiększa jeszcze konieczność przenoszenia łodzi. Błogosławiona Wisło i Warto, które pozbawione jesteście śluz — myślimy sobie, powtarzając ten sam eksperyment 4 razy.

Trasa, przebyta omawianego dnia, nie dała nam nic specjalnie godnego widzenia. Rozrywką małą był Zeppelin, który z okazji „Dnia Republiki" dwukrotnie szybował nad nami, jadąc do i wracając z Frankfurtu. Ostatnie kilometry upływają nam znakomicie. Doskonały nastrój w załodze zapanował nanowo, kiedy o godz. 20,30 dobijamy do pomostu Mainzer Ruder-Verein. Ponieważ przystań tego Klubu leży po przeciwległym brzegu Renu, musieliśmy mocno uważać, ażeby nie dostać się pod pędzące statki pasażerskie i szkuty, od których aż się roi.

Ponieważ, jak nas informowano słusznie, w Frankfurcie, a przedewszystkiem w Mainz, wiosłowanie na Renie pod prąd aż do Strasbourga jest niemożliwe, a temsamem na wodach Niemiec plonu naszej pracy nie powiększymy, notujemy już teraz, że dotąd uwiosłowaliśmy 1.067 klm., przebywając na tej przestrzeni 45 śluz.

Zwiedzeniu miasta rodzinnego Gutenberga—Mainz—poświęcamy dzień 12-go sierpnia. Połączyliśmy przyjemne z pożytecznem i, zwiedzając osobliwości miasta, których oczywiście tu nie brak, obeszliśmy liczne biura linij okrętowych, aby dowiedzieć się, czy jakaś szkuta lub parowiec nie pojedzie nazajutrz w kierunku do Strasbourga.

Wszędzie bez pozytywnej wiadomości wychodzimy, dopiero wieczorem w biurach holenderskiej linji dowiadujemy się, że rano dnia 13.VIII jedzie statek osobowo-towarowy do Mannheimu.

Nocujemy drugi raz w schronisku turystycznem Mainzer R. V., które mieści się w oddzielnej przystani dla młodzieży, w porcie drzewnym.

Wymienionego dnia o godz. 6-ej ruszamy. „Goplana" i dobytek nasz załadowaliśmy na stojący poniżej mostu, łączącego miasto z przedmieściem Kastel, statek „Wilhelm I". Za kilka minut, mijamy przystań Mainzer R. V., tego do niedawna najpoważniejszego klubu wioślarskiego Niemiec, którego załogi, jak o tem świadczą fotografje i dyplomy, rozmieszczone we wspaniale urządzonej przystani, odnosiły sukcesy niejednokrotnie na królewskich regatach w Henley. Po siedmiogodzinnej nieprzerwanej jeździe wśród nizinnych i niczem nie odznaczających się brzegów Renu, znajdujemy się, minąwszy Oppenheim, Gernsheim i historyczny Worms — w Mannheimie. Siedemdziesiąt sześć z ogólnej ilości 204 klm., dzielących nas od Strasbourga, przejechaliśmy.

Mannheim jest obecną stolicą wioślarstwa Niemiec; inaczej też mówiąc, w odniesieniu do wioślarstwa — niemiecki Poznań. Niemiecki Poznań mówimy dlatego, że „8-ka" Amicitii tak, jak ósemka Klubu, do którego należymy, posiada 3 mistrzostwa — „8", „4-rek" i „4" bez. Po gościnę zwracamy się do Mannheimer R. C. z 1875; mieliśmy zamiar stanąć w Amicitii, ale zmieniliśmy go, dowiedziawszy się, iż przystań tego Klubu znajduje się nad Neckarem, w pewnem oddaleniu od Renu.

W dniu, kiedyśmy bawili w Mannheimie, miasto, a w szczególności klub „Amicitia" przyjmował powracających z Berlina „mistrzów". Radość i nastrój, jaki panował w mieście, nie da się opisać. Centrum miasta dekorowane było flagami państwowemi i klubowemi. Orkiestra i tłumy publiczności, wśród której porządek utrzymywała wcale pokaźna ilość policji, jak również rzesze wioślarzy ze sztandarami, oczekiwały na przybycie wybrańców swoich, broniących tak godnie Nadrenji i Mannheimu. Dziwiło nas, że nawet dworzec był dekorowany tak, jakby o przyjęcie dygnitarzy chodziło. A byli to tylko mistrzowie Niemiec. Czyniliśmy refleksje, kiedy u nas tak będzie, że sfery oficjalne do tego stopnia sportem się zajmą. Marzenia, które, miejmy nadzieję, niezadługo się ziszczą. Kiedy zrozumienie wzrośnie u nas do rozmiarów spotykanych w Niemczech, naszą już i tak nienajgorszą pozycję sportową międzynarodową utrwalimy i polepszymy. Warunki posiadamy! Nie opisujemy szczegółowo przyjęcia, urządzonego mistrzom na przystani Amicitii. Odpowiadało ono wspaniałością i rozmachem urządzonemu na dworcu przyjęciu i pochodowi, który kroczył głównemi ulicami miasta. Tereny, sąsiadujące z klubem, były zasiane publicznością, która z ciekawością przysłuchiwała się przemówieniom i muzyce.

Wieczór tego dnia spędziliśmy w towarzystwie „sekcji kręglarzy M. R. C. 1875". Po ukończeniu swoich partyj, panowie ci, zaopatrzywszy tak siebie, jak i nas, w śpiewniki klubowe, przy winku gwarzyli i śpiewali z nami aż w późną noc. Znają oni — jak się z rozmowy dowiadujemy — dobrze stosunki wioślarstwa polskiego i wiedzą też, że w klubie naszym trenerem jest ich współrodak p. Reinhardt.

Dnia 14.VIII przed południem we francuskiej kompanji dla żeglugi na Renie dowiadujemy się, że parowiec „Bayonne" wyjeżdża popołudniu z 3 szkutami do Strasbourga. Ładna okazja! Heidelbergu, sławnego ze swego



Na Renie, pranie na statku „Bayonne".

uniwersytetu, najstarszego w Niemczech, a założonego w r. 1386 — niestety, mimo dostatecznej ilości czasu, zwiedzić nie możemy z powodu ulewy.

Ulokowawszy się, jak i łódź z bagażem, na „Bayonne", w dalszą drogę udajemy się o godz. 18,20. Wobec kompletnego zachmurzenia się nieba, krótko po godz. 20-ej — 7 klm. za Mannheimem — w miejscowości Neckarau robimy stop. Parowca oczywiście nie opuszczamy, a do snu kładziemy się na podłodze biura kapitana, włożywszy pod siebie pledy, zaofiarowane nam przez „kapy", jak kapitana w gwarze swojej załoga nazywa.

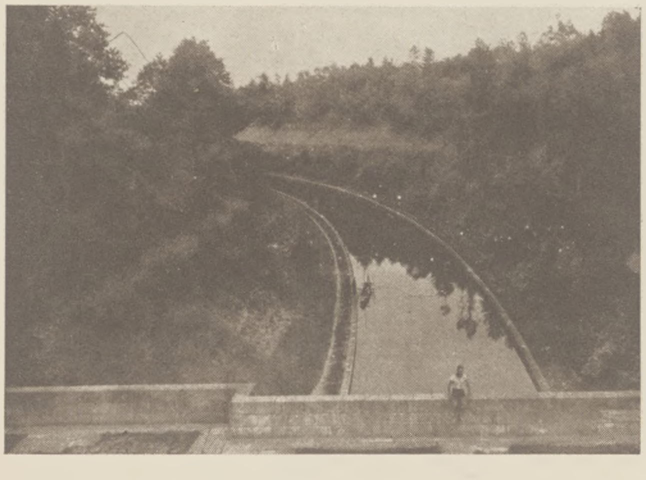
Dwa dni od 5-ej rano do zmroku prując coraz to silniejszy prąd Renu, zwężającego się w miarę zbliżania się ku Strasbourgowi,—staje „Bayonne" u celu o godz. 19,30 w sobotę, 16-go sierpnia. Jesteśmy we Francji.

O prądzie jeszcze musimy wspomnieć, nim o Renie definitywnie mówić przestaniemy. Otóż o zwiększaniu się siły Renu im bardziej się jedzie ku południowi, świadczy fakt, że naszemu „Bayonne'owi" od Karlsruhe, gdzie z 3 szkut jedna, jako przeznaczona do tego portu, pozostała — do pomocy przybył parowiec mniejszy tej samej kompanji. Od Karlsruhe, leżącego na połowie drogi między Mannheimem a Strasbourgiem, 2 parowce ciągnęły dwie szkuty, a szybkość ich jednak malała z kilometra na kilometr. Pod Lauterbourg, gdzie dla przenocowania stanął wieczorem 15.VIII „Bayonne", musiano go umocować na 4 kotwice, a każda z ciągnionych przez ten parowiec szkut założyła dwie kotwice, inaczej ani mowy, żeby prąd nie znosił.

Przy stanie normalnym — w czasie bowiem, kiedy Renem jechaliśmy, poziom wskutek stałych opadów podniósł się o 1,50 m. — siła prądu przedstawia się następująco: koło Mainz 3 klm. na godzinę, koło Mannheimu $4^1/_2$ do 5 klm./godz., koło Karlsruhe 7 klm./godz., a w Strasbourgu 14 klm./godz.

Te dane wyjaśniają też, dlaczegośmy ostatnie kilometry przed Strasbourgiem jechali z szybkością 2 klm./godz. Patrząc na brzegi, jazda taka wyglądała beznadziejnie, aż chęć nas brała, żeby z parowca wysiąść i łódź za pomocą liny ciągnąć. Niestety, wskutek zalania brzegów rzeki, nie znając ich, nie mogliśmy narażać się na ewentualne uszkodzenie łodzi. Strasbourg, leżący po prawej stronie (licząc pod prąd), a niemiecka miejscowość przemysłowa Kehl po lewej — widzimy już około południa, a do portu w Strasbourgu zajeżdżamy dopiero, jak wyżej wspominamy, o 19,30.

Formalności celno-paszportowe przy opuszczaniu Niemiec załatwiono szybko. Urzędnicy na małym parowcu dojeżdżają do „Bayonne", zaopatrują paszporty w potrzebną uwagę, stwierdzającą wyjazd, i załatwiają z nami sprawę zwrotu cła za łódź. Rzecz ta dzięki otrzymaniu od firmy C. Hartwig z Poznania tak zw. gwarancji celnej, poszła nam gładko.



Kanał „Marny do Renu".

Ren widzieliśmy w części najmniej ładnej. Ładniejszy jest u źródeł, a najpiękniejszy w części poniżej Mainz do Kolonji. Ruch statków na części przez nas przebytej jest mały, wskutek zupełnego zerwania stosunków handlowych między Francją i Niemcami. Kontakt z niemieckiemi nadreńskiemi portami utrzymuje wyłącznie „Compagnie pour la Navigation de Rhin", mająca swoją centralę w Strasbourgu i oddziały w ważniejszych portach nad Renem, a przewożąca głównie węgiel, dostarczany Francji przez Niemcy, jako odszkodowanie wojenne.

Trasa dotąd przebyta była w obliczu tego, co nas czekało we Francji — fraszką. Czekały nas Wogezy z 178 śluzami, góry, których najwyższy szczyt ma ponad 1400 m. Powtarzamy słownie: sto siedemdziesiąt osiem śluz. Czekał nas prawdziwy trud — prawdziwe poświęcenie!

Celnik, strzegący miejsca, w którem kanał Marny do Renu (Canal de la Marne au Rhin) łączy się z portem, nie pozwolił nam przejechać „Goplaną" do kanału, wobec czego nocować musieliśmy jeszcze na „Bayonne" miast w Cercle Nautique du Hhin, do którego to koła nautycznego, tak samo zresztą, jak do poszczególnych klubów położonych nad naszą trasą we Francji, Francuski Związek Wioślarski dał nam list polecający.

Tak, jak chłodne i mokre były dnie w czasie jazdy przez Niemcy, tak piękny, słoneczny i ciepły jest pierwszy dzień naszego pobytu na ziemi sojuszniczki naszej, Francji. 17 sierpnia 1930 spędzamy w murach starego Strasbourga, który był dla Alzacji i Lotaryngji tem, czem dla Śląska, Pomorza i Poznańskiego — Poznań.

Zwiedziliśmy Monaster z sławnym zegarem astron. Schwilque'go i pięknemi witrażami, część miasta „la vielle France", Pałac Reński, Uniwersytet i inne zabytki, a nad wieczorem udaliśmy się na przystań Cercle N. du Rh. — mistrza Europy w „czwórkach" roku 1922. Tu dopiero otrzymuje dokładne informacje co do trudności przejazdu przez Wogezy. Blade pojęcie o tem wyrobiliśmy sobie na podstawie przewodników, omawiających Wogezy, już w domu; w Mannheimie wioślarze tamtejsi, z których niektórzy służyli w wojsku w Strasbourgu i Saverne wiadomości nasze uzupełnili — ale mimo to nie mogliśmy przypuszczać, że przejazd ten aż tak będzie trudny.

Złamani wracamy na „Bayonne", aby przespać na nim ostatnią noc. Noc jest piękna. Szkuciarze na pokładzie swych statków, prowadzą ożywioną dysputę. Konie ich umieszczone dla przenocowania we wnętrzu tychże szkut— tupią kopytami, odpędzając męczące je muchy.

Dnia 18 sierpnia. Składamy wizytę p. konsulowi R. P. Czudowskiemu, załatwiamy w Ministerstwie Robót Publicznych formalności związane z uzyskaniem zezwolenia na jazdę kanałem i zamawiamy wózek dla przewozu łodzi. Po południu w towarzystwie p. Konsula i p. sekretarza Raczyńskiego jesteśmy na kawce, przy której poznajemy wielkiego przyjaciela Polski p. Paula Boursona, Prezesa Syndykatu Dziennikarzy w Strasbourgu, dzięki któremu prasa strasbourgska umieściła o naszym przyjeździe wzmianki, które przyczyniły się do pozyskania przez nas łask niejednego srogiego śluzowego.

Na dzień 19.8 wyznaczyliśmy wyjazd. Pierwszy pech. Zamówiony wózek okazał się niezdatny do dźwigania naszej Goplany. Drugi pech, to list Zarządu naszego Klubu, z którego wynika, że pp. „Żegluga Polska" przewiezie

z Le Havre do Gdyni tylko łódź — bez wioślarzy, w dodatku informuje nas Zarząd, że nie wiadomo, czy w odpowiadającym nam czasie będzie statek Żeglugi w Hawrze.

Zdesperowani, ruszamy od 12,30, dokonawszy przedtem zdjęcia całej grupy nas żegnającej z p. Konsulem i Prezesem „Cercle" Fritschem na czele, zagrzani do dalszego wysiłku wiadomością zdobycia przez naszą dwójkę w Liége Mistrzostwa Europy. Ambicja nasza została podrażniona. Mielibyśmy klubowi przynieść ujmę przez cofnięcie się, przez ewentualne posłanie łodzi koleją do Paryża względnie na Marnę? Powiedzieliśmy sobie: nie! Padał lekki i ciepły deszczyk, kiedy opuściliśmy Strasbourg.

Spokojniejsi już, wiosłujemy pełną parą całe popołudnie wśród ślicznego krajobrazu. Mijamy lasy i pola, na których rośnie głównie cukrówka i chmiel. Brzegi wąskiego i pozwalającego tylko na ominięcie 2 szkut kanału posadzone są owocowemi drzewami. Dużo jabłek płynie w wodzie i apetycznym wyglądem kusi nas do wyłowienia ich. Są one niestety niezmaczne i gorzkie wskutek nasiąknięcia oliwą, którą pokryta jest woda.

Dnia tego przebyliśmy wiosłując do zmroku (godz. 20.20) 29 klm. i 13 śluz. Wynik niezły, ale ustalić go zdołaliśmy dzięki śluzowaniu się z szkutami mniejszych rozmiarów. Na kanale Marny do Renu szkut pędzonych siłą mechaniczną jest mało. Większość ich, a jest ich cała flota jeżdżąca w ciągu całego roku do i z Paryża z węglem, posługuje się tą samą siłą pociągową, jaka stosowana była w czasie budowy kanału w latach 1840—48. Mechanizacja środków transportowych, jadących kanałami takiemi, jak kanał Marny do Renu, niema celu. O wprowadzeniu parowców nie może być mowy. W Arsviller np. jest 18 śluz na przestrzeni 2 klm. Jaki stworzyłby się galimatjas, gdyby 2 parowce, ciągnące każdy po 5 szkut, jechały naprzeciwko siebie?

Nazajutrz wczesnym rankiem, o godz. 5.30 ruszamy do Saverne. Monitory rzeczne franc. floty, które wczoraj opodal Wilwischeim minęliśmy, tak samo jak szkuty muszą być daleko za nami.

Góry coraz wyższe, śluz coraz więcej. Około godz. 11 jesteśmy w Saverne. Zamawiamy u kowala wózek, na niskich ale zato silnych kołach i po spożyciu obiadu — ulokowawszy wózek na łodzi, opuszczamy miasto róż i ogrodów. Trasa staje się coraz to piękniejsza. Obok kanału prowadzi na pewnej przestrzeni szosa; gdzieindziej linja kolejowa l'Est (Kompanja Wschodnia). Tak wśród stałych urozmaiceń zajeżdżamy na godz. 18 do Arzwiller, gdzie rozpoczyna się tunel długości 2.300 mtr. Ostatnie 2 klm. przed tunelem rola wiosłujących zamienia się w „końską". Łódź osadzamy na wózku, dwóch z nas ciągnie, a sternik uchwyciwszy się czuba łodzi (tym razem łódź jedzie tyłem naprzód) kieruje wózek i zważa na ewent. przeszkody. Ze względu na 18 śluz rozmieszczonych na tej małej przestrzeni, wiosłujemy na „sucho".

W tunelu ciemno jak w piwnicy; żadnego światła, ani naturalnego, ani sztucznego. Lampki kieszonkowe służą ciągnącemu za pomocą liny łódź, do zorjentowania się w drodze, a siedzącym w łodzi do zachowania prostego kierunku. Tunel jest tak szeroki jak szkuta. O mijaniu więc mowy być nie może, dlatego ruch uregulowany jest w ten sposób, że w ciągu całej doby przejazdy przez tunel są dozwolone z tem, że co 6 godzin zmienia się kierunek. Od północy do 6-ej jechać można w kierunku do Strasbourga, od 6-tej do południa do Paryża, od południa do 18-tej do Strasbourga, a od 18-tej do północy do Paryża.

21 i 22 sierpnia przejeżdżamy przez Niederwiller, Condrexange, Rechicourt, Einville i zamieszkałą przez wielu Polaków miejscowość fabryczną Dombasle, aby dnia ostatnio wymienionego stanąć o godz. 13-tej w Nancy, miasta, które świetność swą zawdzięcza Stanisławowi Leszczyńskiemu.

Tutaj zatrzymała nas konieczność odnowienia (permission) zezwolenia na jazdę kanałem. Aż przykro wspomnieć, ile kłopotu sprawił nam Francuski Związek Wioślarski, dając list polecający do Klubu — Sport Nautique de la Meurthe. Przystań tego klubu mieści się nad Meurthą, rzeką nie mającą połączenia z kanałem. Po przewiezieniu łodzi na rzekę i przewiosłowaniu około 2 klm. przekonywujemy się, że turbina (t. zw. barrage) umieszczona w poprzek rzeki, uniemożliwia dalszą jazdę. Sposobu przeniesienia łodzi nie było, więc wracamy skąd przyjechaliśmy, przewozimy łódź na kanał i — ponieważ zezwolenie szefa mostów i dróg wodnych już mieliśmy, mijamy Nancy. Nocujemy pod namiotem za miastem, zadowoleni jesteśmy, że nie rozbiliśmy łodzi na płytkiej i niespławnej o kamienistym dnie Meurthcie.

Pierwsza noc na łonie natury. Padało mocno i z satysfakcją stwierdziliśmy nad ranem dnia 23.8, że namiot wody nie przepuszcza. Późno, gdyż dopiero w południe ruszamy. Dzień jest brzydki, pada deszcz. W Liverdun, pierwsza śluza, jaką dnia tego przejechać musieliśmy, śluzowy daje nam okazję do przekonania się, jak daleko we Francji posunięta jest uczciwość. We Francji kradną prawie wyłącznie obcokrajowcy, szumowiny i przestępcy i to wyłącznie przedmioty naprawdę wartościowe. Śluzowy, wychowany całe życie w takiem otoczeniu, idąc na obiad, zostawił nas w budce, w której stał stół z otwartą szufladą, zawierającą kilka setek franków. Zaufanie... prawda? Aż miło pomyśleć!

W ową sobotę, nie wytężając się szczególnie, uwiosłowaliśmy 29 klm. i przebyliśmy poza kilkunastu śluzami jeden tunel długości 388 mtr. Trasa do Foug, gdzie przy tunelu tej samej nazwy nocowaliśmy, i to znów pod namiotem, była mniej ciekawa od drogi już przebytej we Francji. Za Liverdun jeden z brzegów kanału na przestrzeni 2 klm. gęsto porośnięty jest krzakami jeżyn, które pod ciężarem owocu aż się uginały. Do Foug przybywamy pociemku. Ponieważ ziemia po deszczu, który dnia tego spadł obficie, była zupełnie mokra, musieliśmy jeszcze nazbierać sitowia, którem namiot wyłożyliśmy, nakrywając sitowie to nieprzemakalnemi płaszczami.

Niedziela 24.8 to znów dzień pogodny. Jadąc kilkanaście klm. po równinie,która śluz niema, udaje nam się dnia tego uwiosłować względnie przebyć — bowiem dwukrotnie wieźć musieliśmy łódź na wózku — 44 klm. i 2 tu-



Men widziany z Rothenfels.

nele, Foug 867 mtr. długi i Mauvages o długości 5 klm. 5 klm. w piwnicy, czyli w ciągu 50 minut odcięci od światła dnia codziennego.

Następne dni 25, 26 i 27 sierpnia nie dały nam specjalnych przeżyć. Z ważniejszych miejscowości które przejeżdżaliśmy należy wymienić: Ligny — En - Banois, Bar - le — Duc i Sermaize. Wciąż wiosłowanie i tam gdzie śluzowi byli nieprzejednani, męczące przenoszenie łodzi. Jeden klm. do 2 klm. jazdy, przenoszenie łodzi i znów 1 klm. wiosłowania i znów przenoszenie łodzi. Tak szło aż do Vitre — le Francois. Gorączka panowała w dniach tych tropikalna, łatwo więc sobie wyobrazić, co nas praca przenoszenia łodzi kosztowała. Po południu dnia 27.8 jesteśmy przy kamieniu O kanału Marny do Renu i kanału równolegle do Marny płynącego (Canal Lateral a la Marne) w Vitry — Le Francois. Niepełnych 9 dni pracy dało nam w rezultacie 314 klm. i 178 śluz, przytem dużo doświadczeń i niejedną kłótnię z śluzowymi i szkuciarzami, zwłaszcza z szkuciarzami z zakładów Solvay, którzy za wcześniejsze dojechanie z towarem do miejsca przeznaczenia, otrzymują premje pieniężne.

Dnia 28.8 znów przy temperaturze 40 C w cieniu wiosłując przez miejscowości Chalons — sur Marne, Conde i Ay dostajemy się do ujścia kanału Dizy. Jazda kanałem „lateral" była znacznie milsza, niż kanałem Marny do Renu, ponieważ śluzy na nim są znacznie bardziej od siebie odległe. Na przestrzeni 67 klm., jest ich 15.

Od Dizy do Epernay sur Marne mamy 4 klm. Pod niezbyt silny prąd wiosłując, dostajemy się do Société Nautique d'Epernay o godzinie 18-ej. Prezes tego klubu, a zarazem zamożny producent szampana, p. V. de Ayala uprzyjemnia nam pobyt w sposób nadzwyczajny. Rekompensatą za spanie w ciągu ostatnich nocy pod namiotem było królewskie logement w wytwornym hotelu Chapon-fin.

Szmaragdowemi wodami Marny, która pamięta wielkie przejścia wojenne, która podczas toczących się o nią boi między wojskami aljantów i Niemiec niewątpliwie zamieniła się w rzekę krwi, płyniemy 29.8 przez Dormans



Sekwana za Rouen.



„Hotel pod czereśnią" nad Sekwaną.

i Chatau - Thierry do Charly. Dormans i Chatau - Thierry, to miejscowości, w okolicach których toczyły się najzaciektejsze walki. Niema tam też ani jednego mostu na Marnie, któryby ocalał. Liczne cmentarze, rozrzucone po polach i między winnicami, nowe mosty i całe wsie i miasteczka nowopobudowane świadczą o tem, że niczego ta wojna nie ochroniła. W Charly dla odmiany nocujemy w oberży.

Dnia 30.8 przez Triport i Meaux, gdzie tak samo, jak w Chateau - Thierry, sprawa „permission" była na porządku dziennym i wymagała interwencji u inżynierów „mostów i dróg", dostajemy się do Meaux - les - Mareuil. Koło Meaux opuszczamy Marnę, aby płynąć aż do Lagny kanałem. Część wycieczki na Marnie należy bezsprzecznie nazwać najpiękniejszą. Wyjątkowo ładna pogoda, dobrze grzejące słonko, wielkie i zresztą nieliczne śluzy, prąd Marny.

Przejeżdżające opodal kanału, nad którem nocujemy pociągi — z "średniowiecznemi" małemi piętrowemi wagonikami, oznaczały, że jesteśmy wokolicach Paryża. W ostatnim dniu sierpnia, a 49-tym podróży, dojeżdżamy tuż pod Paryż. W Lagny znów z kanału wjeżdżamy na Marnę, minawszy 600 mtr. długi tunel Chalifert. Tam złożywszy wizytę Societe Nautique de Lagny, z którego to klubu pochodzi mistrz Francji w jedynce Saurin, spożywamy obiad. Po południu znów kilka klm. Marną, potem kanałem. Około 15-tej zawijamy do Le Perreux, gdzie odbywały się regaty jedynek „Coupe de Paris".

Zawdzięczając szczęśliwemu zbiegowi okoliczności — do Le Perreaux bowiem zajechaliśmy nie wiedząc o regatach, a tem samem bez „obliczenia" — staliśmy się przedmiotem entuzjazmu wielotysiącznych mas publiczności, zebranej z powodu pięknej pogody i regat tak na Marnie, jak i na jej brzegach. Sympatyczny Prezes Francuskiego Związku Wioślarskiego Mahut polecił przez gigantofony, zainstalowane przy mecie toru regatowego zapowiedzieć o naszem przybyciu.

D. c. n.

ADRES REDAKCJI I ADMINISTRACJI, WARSZAWA, GALERJA LUXENBURGA, SENATORSKA 29. — TEL. 670-56.
Prenumerata „Sportu Wodnego" wraz z dodatkiem „Sport Zimowy" wynosi Zł. 20.
Prenumerata „Sportu Zimowego" Zł. 4.
Rękopisów nie zwraca się. Ogłoszenia i prenumerata zagraniczna 50% drożej. Konto w P. K. O. Nr. 6013.

REDAKTOR i WYDAWCA: *MIECZYSŁAW MAJCHER.*

Drukarnia: Piotr Pyz i S-ka, Warszawa, Miodowa 8. Tel. 674-09.

DRUK PIOTR PYZ i S-KA WARSZAWA